

PRESS RELEASE
No. 66

Zero emissão líquida de carbono até 2050

4 de outubro de 2021 (Boston) – A 77ª Assembleia Geral Anual da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA - International Air Transport Association) aprovou uma resolução para que o setor de transporte aéreo global atinja zero emissão de carbono até 2050. Este compromisso está alinhado ao objetivo do Acordo de Paris de que o aquecimento global não deve exceder 1,5°C.

"As companhias aéreas do mundo inteiro tomaram uma decisão importante para garantir que voar seja uma atividade sustentável. A reconexão pós-COVID-19 está em um caminho claro rumo à zero emissão líquida. Isso vai garantir a liberdade das gerações futuras de explorar, aprender, comercializar, construir mercados, valorizar culturas e conectar-se com pessoas de todo o mundo de forma sustentável. Com os esforços coletivos de toda a cadeia de valor e políticas governamentais de apoio, a aviação alcançará zero emissão líquida até 2050", disse Willie Walsh, diretor geral da IATA.

Será um grande desafio alcançar zero emissão líquida. O setor da aviação deve reduzir progressivamente suas emissões enquanto atende à crescente demanda das pessoas que querem voar novamente. Para atender aos dez bilhões de pessoas que devem voar em 2050, deve ocorrer redução de pelo menos 1,8 gigatonelada de carbono nesse mesmo ano. Além disso, o compromisso de atingir zero emissão líquida implica que um total acumulado de 21,2 gigatoneladas de carbono será eliminado até 2050.

Um facilitador imediato e fundamental é o Esquema de Compensação e Redução de Carbono da Aviação Internacional (CORSIA - Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Esse esquema estabilizará as emissões internacionais nos níveis de 2019 no curto a médio prazo. O apoio ao CORSIA foi reafirmado na resolução de hoje.

Esforços coletivos de todo o setor:

O caminho entre a estabilização e a redução das emissões exigirá um esforço coletivo. Todos os grupos relacionados ao setor, incluindo os governos, devem assumir a responsabilidade de lidar com o impacto ambiental de seus produtos, suas políticas e atividades. E devem trabalhar juntos para fornecer conectividade sustentável e, por fim, acabar com a dependência de combustíveis fósseis da aviação.

"A conectividade global sustentável não pode ser alcançada apenas com ações das companhias aéreas. Todos os grupos do setor de aviação devem trabalhar juntos em uma estrutura de políticas governamentais de apoio para realizar as grandes mudanças necessárias, incluindo a transição energética. Isso não é diferente do que ocorre em outros setores. Por exemplo, os esforços de

VISIT…

LANZAROTE Caliente.COM

sustentabilidade do transporte rodoviário não são promovidos por motoristas que constroem veículos elétricos. Os governos fornecem políticas e incentivos financeiros para que fornecedores de infraestrutura, fabricantes e proprietários de automóveis possam fazer coletivamente as mudanças necessárias para um futuro sustentável. O mesmo deve se aplicar à aviação", disse Walsh.

O Plano

A estratégia é reduzir a emissão de CO2 o máximo possível das soluções do setor, como combustíveis de aviação sustentáveis, novas tecnologias de aeronaves, operações e infraestrutura mais eficientes e o desenvolvimento de novas fontes de energia com emissão zero, como energia elétrica e energia a partir do hidrogênio. As emissões que não podem ser eliminadas na fonte serão eliminadas por meio de opções fora do setor, como captura e armazenamento de carbono e esquemas de compensação confiáveis.

"Nós temos um plano. A escala do setor em 2050 exigirá a redução de 1,8 gigatonelada de carbono. Um cenário provável é que 65% disso será reduzido por meio de combustíveis de aviação sustentáveis. Esperamos que uma nova tecnologia de propulsão, como o hidrogênio, elimine outros 13%. E as melhorias de eficiência serão responsáveis pela redução de mais 3%. O restante poderia ser resolvido por meio de captura e armazenamento de carbono (11%) e compensações (8%). A divisão real e a trajetória para chegar lá dependem de quais soluções são mais econômicas em um certo momento. Qualquer que seja o caminho final para chegar à emissão zero, a verdade é que a única maneira de chegar lá será com a cadeia de valor e os governos cumprindo seu papel", disse Walsh.

A resolução exige que todos os grupos envolvidos do setor se comprometam a abordar o impacto ambiental de seus produtos, suas políticas e atividades com ações concretas e prazos claros, incluindo:

- Empresas produtoras de combustível trazendo para o mercado combustíveis de aviação sustentáveis (SAF) em grande escala e por um custo competitivo.

- Governos e provedores de serviços de navegação aérea (ANSPs) eliminando ineficiências na gestão do tráfego aéreo e infraestrutura do espaço aéreo.

- Fabricantes de aeronaves e motores produzindo tecnologias de estrutura e propulsão radicalmente mais eficientes; e

- Operadores aeroportuários fornecendo a infraestrutura necessária para fornecer SAF, por um custo competitivo e de maneira econômica.

O papel dos governos

A transição energética necessária para atingir zero emissão deve ter o apoio de uma estrutura de políticas governamentais holísticas com foco na realização de soluções econômicas. Isso é particularmente verdadeiro na área de SAF. A tecnologia existe, mas são necessários incentivos à produção para aumentar a oferta e reduzir os custos.

A resolução pede que os governos, por meio da OACI, definam uma meta de longo prazo equivalente ao compromisso de emissão líquida zero do setor até 2050. Alinhada à abordagem já estabelecida

para gerenciar o impacto da mudança climática da aviação, a resolução também pediu aos governos para apoiar o esquema CORSIA, coordenar medidas políticas e evitar medidas regionais, nacionais ou locais inconsistentes.

“Os governos devem ser parceiros ativos para alcançar zero emissão até 2050. Como em todas as outras transições energéticas bem-sucedidas, as políticas governamentais definiram o curso e abriram caminho para o sucesso. Porém, os custos e riscos de investimento são muito altos. O foco deve ser a redução de carbono. Limitar os voos com impostos retrógrados e punitivos sufocaria os investimentos e poderia limitar os voos para os ricos. E nunca vimos um imposto ambiental realmente financiar atividades de redução de carbono. Os incentivos são o caminho comprovado, pois resolvem o problema, criam empregos e aumentam a prosperidade”, disse Walsh.

Marcos

A combinação de medidas necessárias para atingir zero emissão líquida da aviação até 2050 vai evoluir ao longo do compromisso com base na tecnologia mais econômica disponível em qualquer momento específico. O cenário básico abaixo é o foco atual:

- **2025:** Com o apoio adequado das políticas governamentais, a produção de SAF deve chegar a 7,9 bilhões de litros (2% do total necessário).
- **2030:** A produção de SAF atinge 23 bilhões de litros (5,2% do total necessário). Os ANSPs implementaram totalmente as atualizações de bloco do sistema de aviação da OACI (ICAO Aviation System Block Upgrades) e programas regionais, como a iniciativa Céu Único Europeu (Single European Sky).
- **2035:** A produção de SAF atinge 91 bilhões de litros (17% do total necessário). Aeronaves elétricas e/ou movidas a hidrogênio no mercado regional (50-100 assentos, voos de 30-90 minutos) tornam-se disponíveis.
- **2040:** A produção de SAF atinge 229 bilhões de litros (39% do total necessário). São disponibilizadas aeronaves movidas a hidrogênio no mercado, para voos de curta distância (100-150 assentos, voos de 45-120 min).
- **2045** A produção de SAF atinge 346 bilhões de litros (54% do total necessário).
- **2050:** A produção de SAF atinge 449 bilhões de litros (65% do total necessário).

“O SAF promoverá a maior parte da redução das emissões globais da aviação em 2050. O grande desafio dos Estados Unidos anunciado recentemente de aumentar o fornecimento de SAF para 11 bilhões de litros (3 bilhões de galões) até 2030 é um grande exemplo do tipo de políticas que promovem a sustentabilidade da aviação. Da mesma forma, os anúncios de vários grandes fornecedores de energia sobre a sua intenção de produzir bilhões de litros de SAF no curto prazo são bem-vindos. Mas não podemos tolerar anúncios sem acompanhamento. Para que sejam significativos, os fornecedores de combustível devem ser responsáveis pelo fornecimento de SAF a preços competitivos.

“O caminho a seguir em todos os métodos de redução de carbono será bem analisado. Associaremos os compromissos às realizações em relatórios que deixarão claro como estamos



progredindo. O envolvimento com viajantes, ONGs ambientais e governos com base em relatórios transparentes vai garantir que o nosso caminho para zero emissão seja totalmente compreendido", disse Walsh.

Ambição

"Alguém vai dizer que enfrentamos números e desafios técnicos impossíveis. A aviação tem um histórico de realizar o que se pensava ser impossível – e com rapidez. Do primeiro voo comercial ao primeiro jato comercial foram cerca de 35 anos. E 20 anos depois, tivemos o primeiro jato jumbo. A sustentabilidade é o desafio da nossa geração. E hoje lançamos uma transição que é desafiadora. Mas em 30 anos também estará ao alcance da engenhosidade humana, desde que os governos e todo o setor trabalhem juntos e se responsabilizem por essa realização", disse Walsh.

Leia a resolução sobre o compromisso do setor de atingir zero emissão líquida até 2050.

- IATA -

Para obter mais detalhes, entre em contato com:
Corporate Communications
Tel.: +41 22 770 2967
E-mail: corpcomms@iata.org

Notas aos editores:

- A IATA (International Air Transport Association) representa cerca de 290 companhias aéreas, que compõem 82% do tráfego aéreo global.
- Siga-nos no Twitter: https://twitter.com/iata para verificar anúncios, posicionamentos e outras informações úteis sobre o setor.
- Kit sobre COVID-19 para a imprensa.
- Notícias e kit sobre IATA Travel Pass para a imprensa.